



Bau- und Verkehrsdirektion

Reiterstrasse 11
3013 Bern
Telefon +41 31 633 30 11
info.ra.bvd@be.ch
www.bvd.be.ch/ra

BVD 110/2019/178

Entscheid der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD) vom 1. Oktober 2020

Das Verwaltungsgericht hat eine gegen diesen Entscheid erhobene Beschwerde
abgewiesen (VGE 2020/401 vom 01.12.2021).

in der Beschwerdesache zwischen

Herrn C. _____
Beschwerdeführer 1

Herrn D. _____
Beschwerdeführer 2

beide vertreten durch Herrn Fürsprecher E. _____

und

Baubewilligungsbehörde der Stadt Thun, Bauinspektorat, Industriestrasse 2, Postfach 145,
3602 Thun

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Nydegasse 11/13, 3011 Bern

betreffend die Verfügung der Baubewilligungsbehörde der Stadt Thun vom 15. September 2017
(Gemeinde Nr. 942/2017-0208; Asphaltieren des bestehenden Zufahrtsweges) und die
Verfügung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR) vom 4. September 2017
(G.-Nr. 381 17 1034)

I. Sachverhalt

1. Der Beschwerdeführer 1 ist Alleineigentümer der Liegenschaft Thun 1 (Thun) Grundbuchblatt Nr. H. _____ (A. _____). Darauf befinden sich die Gebäude F. _____ 1. _____ und F. _____ 2. _____. Der Beschwerdeführer 2 ist Alleineigentümer der Liegenschaft Thun 1 (Thun) Grundbuchblatt Nr. I. _____ (B. _____). Beide Parzellen liegen in der Landwirtschaftszone sowie im kommunalen Landschaftsbildgebiet. Sie werden über den Weg F. _____ erschlossen. Dieser führt vom J. _____ weg in Goldwil über die Parzellen Thun 1 (Thun) Grundbuchblatt Nrn. G. _____, L. _____, I. _____ und K. _____ bis zum Wohnhaus F. _____ 2. _____. Er erschliesst nicht nur die beiden Liegenschaften der Beschwerdeführer, sondern auch das Gebäude F. _____ 3. _____ auf Parzelle Thun 1

(Thun) Grundbuchblatt Nr. L._____. Mit Gesamtentscheid vom 23. Juni 2005 erteilte die Baubewilligungsbehörde der Stadt Thun dem Beschwerdeführer 1 die Bewilligung für die Verlegung der Zufahrtsstrasse F._____ im Bereich der Parzelle Nr. L._____ und für das Einbringen von zwei 90 cm breiten Asphaltstreifen auf der 2.60 m breiten und rund 325 m langen Zufahrtsstrasse zwischen den Liegenschaften «B._____» und «A._____». Das Bauprojekt wurde in der Folge nur teilweise ausgeführt. Auf den bewilligten Einbau der Asphaltstreifen wurde verzichtet.

Eine Voranfrage der Beschwerdeführer vom August 2007 für eine vollflächige Asphaltierung beantwortete das Bauinspektorat der Stadt Thun im Mai 2008 ablehnend, da über die Zufahrtsstrasse gemäss kantonalem Sachplan Wanderrouthenetz eine Hauptwanderoute verlaufe und eine Verlegung derselben mit den Schutzbestimmungen des Landschaftsbildgebiets nicht vereinbar sei.

2. Aufgrund eines Hinweises des Oberingenieurskreises I des Tiefbauamts des Kantons Bern (OIK I) führte das Bauinspektorat der Stadt Thun am 1. Dezember 2015 eine Baukontrolle durch und stellte fest, dass auf der bestehenden Zufahrt ab der Liegenschaft F._____ 3._____ (Parzellengrenze I._____/L._____) bis zur Liegenschaft F._____ 1._____ vollflächig ein bituminöser Hartbelag eingebaut worden war. Es leitete deshalb ein baupolizeiliches Verfahren ein und gab den Beschwerdeführern Gelegenheit zur Stellungnahme. Mit Wiederherstellungsverfügung vom 20. Februar 2017 ordnete es den Rückbau des ohne Bewilligung erstellten Hartbelags an und wies die Beschwerdeführer auf die Möglichkeit eines nachträglichen Baugesuchs hin.

3. Der Beschwerdeführer 1 reichte am 16. März 2017 ein nachträgliches Baugesuch ein für das Asphaltieren des bestehenden Zufahrtsweges, das Ergänzen der bestehenden Koffierung, das Einbauen der Planierschicht und das Einbringen des HMT-Belages auf den Parzellen Nrn. H._____ und I._____. Mit Verfügung vom 4. September 2017 verweigerte das AGR die Ausnahmegewilligung für das Bauen ausserhalb der Bauzone. Mit Gesamtentscheid vom 15. September 2017 erteilte die Stadt Thun den Bauabschlag und forderte den Beschwerdeführer 1 auf, den Hartbelag (inkl. der ergänzten Koffierung sowie der eingebauten Planier- und Heissmischtragschichten) ab der Liegenschaft F._____ 3._____ bis zur Liegenschaft F._____ 1._____ zu entfernen bzw. die Strasse in ihren ursprünglichen Zustand zurückzubauen. Dagegen reichten die Beschwerdeführer am 17. Oktober 2017 Beschwerde bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), seit 1. Januar 2020 Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD), ein. Diese wies die Beschwerde mit Entscheid vom 24. April 2018¹ ab, wobei sie eine neue Frist zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands ansetzte. Dagegen erhoben die Beschwerdeführer am 25. Mai 2018 Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Mit Urteil vom 18. Juli 2019² hiess das Verwaltungsgericht die Beschwerde teilweise gut, hob den Entscheid der BVD auf und wies die Sache zurück zur Fortsetzung des Verfahrens.

4. Das Rechtsamt, das die Beschwerdeverfahren leitet³, nahm das Verfahren mit Verfügung vom 22. Dezember 2019 wieder auf und holte beim OIK I einen Fachbericht ein. Die Beteiligten erhielten Gelegenheit, zum Ergebnis des Beweisverfahrens Stellung zu nehmen. Von dieser Möglichkeit machten die Beteiligten Gebrauch. Die Beschwerdeführer reichten zudem neue Baugesuchsunterlagen für ein Strassenbauprojekt mit zwei Fahrspuren ein. Auf die

¹ BDE RA Nr. 110/2017/133

² VGE 2018/154

³ Art. 7 der Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau- und Verkehrsdirektion (OrV BVD; BSG 152.221.191)

Rechtsschriften, die Vorakten und den Fachbericht des OIK I wird, soweit für den Entscheid wesentlich, in den Erwägungen eingegangen.

II. Erwägungen

1. Sachurteilsvoraussetzungen

a) Das Verwaltungsgericht hat mit Urteil vom 18. Juli 2019 die Verwaltungsgerichtsbeschwerde der Beschwerdeführer teilweise gutgeheissen, den Entscheid der BVD vom 24. April 2018 aufgehoben und die Akten zur Fortsetzung des Verfahrens an die Vorinstanz zurückgewiesen. Damit ist die Streitsache wieder bei der BVD hängig. An den Sachurteilsvoraussetzungen hat sich seit dem ersten Entscheid der BVD nichts geändert. Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist deshalb grundsätzlich einzutreten.

b) Laut den verbindlichen Erwägungen des Verwaltungsgerichts hat die BVD den Beschwerdeführern die nachträgliche Baubewilligung für die bereits vorgenommene Asphaltierung der Zufahrtsstrasse sowie für das Belassen durchgängiger asphaltierter Fahrspuren zu Recht verweigert und die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands angeordnet. Insoweit hat das Verwaltungsgericht die Beschwerde deshalb abgewiesen. Dieser Entscheid ist unangefochten in Rechtskraft erwachsen. Soweit die Beschwerdeführer im vorliegenden Verfahren erneut eine Bewilligung für das Belassen von durchgehenden asphaltierten Fahrspuren beantragen, können sie deshalb nicht gehört werden, zumal auch keine Gründe dargetan werden oder ersichtlich sind, die ein Zurückkommen auf die ursprüngliche Beurteilung rechtfertigen würden. Gestützt auf einen erstmals im verwaltungsgerichtlichen Verfahren gestellten Antrag kam das Verwaltungsgericht lediglich zum Schluss, es sei zu prüfen, ob eine nachträgliche (teilweise) Bewilligung von Fahrspuren im Bereich der steilsten Stellen und der Kurven erteilt werden könne. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist somit nur noch diese Frage. Die BVD hat gemäss Verwaltungsgericht insbesondere abzuklären, inwiefern die teilweise Befestigung mit Fahrspuren im Bereich der steilsten Stellen und der Kurven aus bautechnischer Sicht objektiv zwingend erforderlich ist. Zudem sind die Verfahrens- und Parteikosten des Beschwerdeverfahrens vor der BVD neu zu beurteilen.

2. Teilweise Bewilligungsfähigkeit der Fahrspuren

a) Das Verwaltungsgericht erachtete den auf den Bereich der steilsten Stellen und der Kurven beschränkte Einbau von Fahrspuren im Licht der raumplanungsrechtlichen Vorgaben von Art. 24c RPG⁴ nicht zum Vornherein als unzulässig, solange die Identität der Zufahrtsstrasse in ihren wesentlichen Zügen gewahrt bleibe. Weiter habe das kommunale Planungsamt in seinem Mitbericht angetönt, dass es einem punktuellen Einbau von Fahrspuren aus Sicht des Landschaftsschutzes zustimmen könnte, wenn ein solcher ausreichend begründet sei. Schliesslich würde dem Einbau von Fahrspuren auf einer kürzeren Wanderwegstrecke auch die Wanderweggesetzgebung nicht entgegenstehen. Im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung verlange die Schonung des Landschaftsbildgebiets aber danach, dass die Fahrspuren zur Gewährleistung einer sicheren Zufahrt zwingend erforderlich seien. Dies bedeute insbesondere, dass keine weniger störenden Massnahmen wie zum Beispiel eine Stabilisierung der Mergelschicht oder der Einbau von Rasengittersteinen ebenso zielführend seien. Das blosse Interesse an einer staubfreien Zufahrt oder an einer Minimierung des Strassenunterhalts genüge nicht. Im Hinblick auf die Frage, ob und in welchem Umfang der Einbau von Fahrspuren notwendig sei, seien neben der (landwirtschaftsfremden) Nutzung der Wohnungen im «A. _____» auch die Bedürfnisse für die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzfläche mitzubetrachten. Es sei somit nicht ausgeschlossen, dass das Vorhaben im beschriebenen Umfang bewilligungsfähig sei. Mit Blick darauf werde zunächst näher abzuklären sein, ob und

⁴ Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)

gegebenenfalls in welchem Umfang eine teilweise Befestigung aus bautechnischer Sicht zur Gewährleistung einer sicheren Zufahrt objektiv zwingend erforderlich sei.

Gemäss Art. 21 Abs. 1 BauG⁵ sind Bauten und Anlagen so zu erstellen, zu betreiben und zu unterhalten, dass weder Personen noch Sachen gefährdet werden. Nach Art. 57 Abs. 1 BauV⁶ sind bei der Erstellung von Bauten und Anlagen die anerkannten Regeln der Baukunde einzuhalten. Personen und Sachen dürfen weder durch den Bauvorgang noch durch den Bestand oder Betrieb von Bauten und Anlagen gefährdet werden. Im Einzelnen gelten die Bestimmungen dieser Verordnung, die Vorschriften der Spezialgesetzgebung sowie die Vorschriften und Richtlinien der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA). Die Normen und Empfehlungen der Fachverbände sind ergänzend zu beachten (Art. 57 Abs. 2 BauV). Mangels konkreter Gesetzesvorschriften darüber, wie eine Strasse sicher gebaut bzw. betrieben werden soll, können insbesondere die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) als Entscheidungshilfe beigezogen werden.⁷

b) In seinem Fachbericht vom 14. Februar 2020 erläutert der OIK I, welche Vorschriften, Richtlinien, Normen und Empfehlungen bei der Erstellung einer Strasse mit wenig Verkehr, die auch der Erschliessung von zwei Wohnungen dient, zu beachten seien. Er führt insbesondere aus, im Strassenbau seien für den sicheren Betrieb die Elemente der horizontalen und vertikalen Linienführung sowie der Querschnitt massgebend. Ebenso von Bedeutung sei die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn. Die BauV enthalte Vorgaben für die vertikale Linienführung und den Querschnitt bei Erschliessungsstrassen. Die Griffbarkeit und die Ebenheit als für die Strassenverkehrssicherheit relevante Eigenschaften der Fahrbahnoberfläche behandle der VSS in der Norm SN 640 510 (Eigenschaften der Fahrbahnoberflächen, Grundnorm). Anforderungen an die Eigenschaften der Fahrbahnoberflächen seien indessen nur für Verkehrsflächen in Asphalt- und Betonbauweise definiert. Güterstrassen dienen der Erschliessung von landwirtschaftlich genutzten Gebieten. Es seien einspurige Strassen mit wenig Verkehr, die auf tiefe Geschwindigkeiten ausgelegt seien. Für solche Verkehrsflächen habe der VSS die Grundnorm SN 640 741 (Verkehrsflächen mit ungebundenem Oberbau, Grundnorm) herausgegeben. Bezüglich Projektierung, Dimensionierung, Ausführung, Unterhalt und Betrieb komme bei Güterstrassen das Normenpaket VSS 40 742...744 (Verkehrsflächen mit ungebundenem Oberbau, Strassen / Parkplätze / Ausführung und Erhaltung) zur Anwendung. Zudem gälten für Güter- und Waldstrassen weitere technische Grundlagen, die unter anderem von Bund und Kanton herausgegeben worden seien. Während sich in den Normen Grundsätze und Anforderungen für die Projektierung von Güterstrassen finden würden, bezeichneten die von Bund und Kanton herausgegebenen Grundlagen Richtwerte, die für die Subventionsbehörde bei der Beurteilung der Zweckmässigkeit neuer oder zu sanierender Wege massgebend seien.

In seinem Fachbericht vom 14. Februar 2020 erläutert der OIK I weiter, welche Vorgaben sich aus den Normen und Grundlagen zu Güterstrassen, die auch der Erschliessung von zwei Wohnungen dienen, ergeben. Er führt insbesondere aus, bei den einspurigen Güterstrassen richte sich die Fahrbahnbreite nach den Höchstbreiten der verkehrenden Fahrzeuge. Für Zufahrten zum Erschliessen von ein bis zwei bewohnten Häusern definiere der Kanton Bern eine Wegbreite von 2.80 m bis 3.0 m.⁸ In der Norm VSS 40 742 (Verkehrsflächen mit ungebundenem Oberbau, Strassen) seien in Abhängigkeit der Nutzung und des Geländes Breiten der Fahrbahn definiert. Für die Nutzung "Landwirtschaft in Hang- und Steillagen" seien Breiten von 2.50 m bis 3.00 m festgehalten. In den Normen und Grundlagen sei die maximal zulässige Längsneigung einer

⁵ Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

⁶ Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1)

⁷ Vgl. dazu VGE 2018/244 vom 6. Dezember 2019 E. 4.3

⁸ Amt für Landwirtschaft und Natur des Kantons Bern, ASP; Merkblatt Wegebau: technische Grenzwerte, 31. März 2016

Strasse als diejenige Grösse definiert, die Sicherheit, Befahrbarkeit und Dauerhaftigkeit einer Anlage in einem annehmbaren Rahmen gewährleiste. Es handle sich somit um eine Optimierung in einem mehrdimensionalen Zielsystem, das nie eine eindeutige Lösung liefern könne, sondern stark davon abhängen, welches Gewicht den einzelnen Kriterien beigemessen werde. Die Strassenneigung werde wegen der Verkehrssicherheit und der Unterhaltskosten nach unten und nach oben begrenzt. Der Bund als Subventionsbehörde bezeichne bei Güterwegen eine Längsneigung von 0 % bis 8 %, bei Kieswegen von 3 % bis 8 %, als ideal.⁹ Damit sei das schadlose Abführen des anfallenden Oberflächenwassers sichergestellt, um die Aufwendungen für den Unterhalt gering halten zu können. In den meisten Fällen sei die Ausbildung des Weges als Naturstrasse möglich. Bei Nebenwegen und normalen Verhältnissen gelte eine Längsneigung von 15 % als Maximum. Dieser Wert könne in Ausnahmefällen, insbesondere bei schwierigen topografischen Verhältnissen, auf 18 % und, wenn nur Landwirtschafts- und Geländefahrzeuge verkehren, auf kurzen geraden und übersichtlichen Strecken ohne Absturzgefahr auf 25 % erhöht werden. Auch der Kanton Bern begründe in seinen Dokumenten die Beschränkung des maximalen Gefälles vor allem mit Unterhaltsüberlegungen und gewähre die Überschreitung des maximalen Längsgefälles von 15 % nur in Ausnahmefällen, wenn schwierige topographische Verhältnisse oder Schutzgebiete, die nicht tangiert werden dürfen, eine höhere Längsneigung (auf kurzen Strecken bis maximal 18 %) erfordern würden. Bei Naturstrassen werde bei Längsneigungen von über 12 % eine Befestigung der Fahrbahnoberfläche insbesondere aus Unterhaltsgründen als zweckmässig erachtet. Bei Nebenwegen und Zufahrten solle die Befestigung mittels Fahrspuren erfolgen. Die BauV bezeichne 12 % als maximale Steigung von Erschliessungsstrassen, die nur bei besonderen Verhältnissen bis auf 15 % erhöht werden solle. Die Gemeindebehörde könne bei besonderen Verhältnissen vom Bauherrn die Anlage eines Winterabstellplatzes verlangen (vgl. Art. 9 Abs. 1 und 2 BauV).

c) Zur Frage, in welchem Umfang eine teilweise Befestigung des Weges F. _____ mit Fahrspuren für das Befahren mit landwirtschaftlichen oder anderen geländegängigen Fahrzeugen aus Gründen der Verkehrstechnik und der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich sei, führte der OIK I in seinem Fachbericht vom 14. Februar 2020 aus, mit zunehmendem Gefälle werde bei Naturstrassen auch die Fahrbahnoberfläche zu einem sicherheitsrelevanten Faktor. Hier habe die Längsneigung einen grossen Einfluss auf die Erosionsempfindlichkeit der Fahrbahnoberfläche, d.h. bei grossen Längsneigungen könnten durch Niederschlag gefährliche Erosionsschäden entstehen. Um Erosionsschäden zu verhindern, sei die Strassenentwässerung von entscheidender Bedeutung. Durch möglichst zuverlässiges und schadloses Ableiten des Wassers aus dem Bereich der Strasse könne die Erosion der Verschleisschicht und letztlich des Oberbaus der Strasse verhindert werden. Die Verschleisschicht von Naturstrassen weise jedoch auch eine natürlich begrenzte Erosionsfestigkeit auf. Dadurch ergebe sich ein maximaler Wert der Längsneigung, bei dem die Wasserableitung ohne Erosionsschäden noch gewährleistet sei. Dieser liege gemäss den erwähnten Unterlagen bei 12 %. Betrage die Längsneigung einer Naturstrasse mehr als 12 %, könne der sichere Betrieb nur mit einem grossen Unterhaltsaufwand gewährleistet werden. Bei Naturstrassen mit grosser Längsneigung sei die Sicherheit somit auch eine Frage des Aufwands für den Unterhalt. Die Grenzwerte für die Längsneigung bei Güterstrassen seien durch qualitative Überlegungen festgelegt worden. Die dabei berücksichtigten Kriterien seien strassenbau- und nutzungstechnischer Natur. Nicht berücksichtigt worden seien dabei die technischen Anforderungen der zugelassenen Fahrzeuge. Das kritische Grenzgefälle, das Landwirtschafts- und Geländefahrzeuge bewältigen können, dürfte wesentlich höher liegen. Zudem seien solche Fahrzeuge in der Regel auch mit einem Differentialgetriebe ausgerüstet und könnten auch abseits von Wegen in steilem Gelände fahren. Somit könnten sie auch eine steile Güterstrasse mit Erosionsschäden befahren. Der zwingend erforderliche Umfang

⁹ Bundesamt für Landwirtschaft (BLW); Kreisschreiben 04/2019; Grundsätze zur Subventionierung von Güterwegen

einer teilweisen Befestigung des Weges F._____ mit Fahrspuren für das Befahren mit landwirtschaftlichen oder anderen geländegängigen Fahrzeugen lasse sich nicht definieren.

d) Zur Frage, in welchem Umfang eine teilweise Befestigung des Weges F._____ mit Fahrspuren für das Befahren mit Personenwagen aus Gründen der Verkehrstechnik und der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich sei, wenn keine ganzjährige Befahrbarkeit gewährleistet werden müsse, führte der OIK I in seinem Fachbericht vom 14. Februar 2020 aus, auch diese Frage könne nicht eindeutig beantwortet werden. Der Zustand der Oberfläche eines steilen Weges hänge auch von der Anzahl Fahrzeuge, die diesen befahren würden, ab. Die Sicherheit bei Naturstrassen sei auch deswegen primär eine Frage des Unterhaltsaufwands. Bei Personenwagen spiele auf Naturstrassen im Gegensatz zu den landwirtschaftlichen oder anderen geländegängigen Fahrzeugen die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn eine grössere Rolle. Sofern die Fahrbahnoberfläche genügend eben sei, könnten Personenwagen auch Naturstrassen befahren, die deutlich steiler als 12 % seien. Die Überschreitung der gewohnten Längsneigung erhöhe jedoch die Anforderungen an die Eigenverantwortung der Benutzer der Strasse. Bei steilen Strecken bergauf hänge die Befahrbarkeit hauptsächlich von der Motorenleistung der Personenwagen ab. Das Anfahren auf steilen Naturstrassen sei schwieriger als auf solchen mit einem Asphaltbelag. Bergab habe die Geschwindigkeit in Abhängigkeit von der Ebenheit und der Widerstandsfähigkeit des Naturbelags einen grossen Einfluss auf die Anhaltedistanz bzw. den Bremsweg. Befestigte Fahrspuren vereinfachten das Befahren mit Personenwagen auf- wie abwärts zweifellos. Aus den erwähnten Unterlagen würden sich aber keine exakten Grenzwerte ableiten lassen, ab welchen Gefällen befestigte Fahrspuren zwingend notwendig seien. Fahrspuren würden das Befahren mit Personenwagen vereinfachen und den Unterhaltsaufwand ab Längsneigungen von etwa 15 % bis 20 % sicherlich reduzieren. Fahrspuren würden in der Regel mit Asphalt- oder Betonstreifen befestigt, als Alternative würden auch Rasengittersteine verwendet.

e) Der Weg F._____ weist auf dem Grundstück Nr. I._____ Steigungen zwischen 9 % und 18.56 % auf. In den beiden engen Kurven auf dem Grundstück Nr. H._____ betragen die grössten Steigungen 21.85 % bzw. 21.35 %. Gemäss dem nachvollziehbaren und überzeugenden Fachbericht des OIK I lässt sich der zwingend erforderliche Umfang einer teilweisen Befestigung des Weges F._____ mit Fahrspuren weder für das Befahren mit landwirtschaftlichen oder anderen geländegängigen Fahrzeugen noch für das Befahren mit Personenwagen eindeutig definieren. Aus den einschlägigen Normen und Unterlagen lassen sich keine exakten Grenzwerte ableiten, ab welchen Gefällen befestigte Fahrspuren aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich sind. Nicht entscheidend ist in diesem Zusammenhang insbesondere, bis zu welchen Neigungen bzw. für welche Deckschichttypen Subventionen gesprochen würden. Soweit der Weg Eichholz zu landwirtschaftlichen Zwecken genutzt wird (Holen von frischem Gras, Erntearbeiten zur Herstellung des Dürrfutters, Ausbringen von Mist und Jauche, Transport von Heurundballen und Holz) wäre er von seiner Funktion her als Nebenweg (Bewirtschaftungsweg) einzustufen. Deshalb dürfte wohl ein Kiesweg auch unter Berücksichtigung der subventionsrechtlichen Aspekte über weite Strecken genügen bzw. nicht gänzlich ausgeschlossen sein.¹⁰ Fahrspuren würden zweifellos das Befahren des Weges vereinfachen und den Unterhaltsaufwand an den Stellen, die eine Längsneigung von über 15 % aufweisen, reduzieren. Das heisst aber nicht, dass sie aus bautechnischer Sicht zur Gewährleistung einer sicheren Zufahrt objektiv zwingend erforderlich sind. Es ist notorisch und wird von den Beschwerdeführern auch nicht bestritten, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge geländegängig sind und dabei auch grössere Steigungen und unebenes Terrain bewältigen können. Wie der OIK I in seinem Fachbericht nachvollziehbar und überzeugend darlegt, können zudem auch Naturstrassen, die

¹⁰ Vgl. dazu Bundesamt für Landwirtschaft (BLW); Kreisschreiben 04/2019; Grundsätze zur Subventionierung von Güterwegen, Anhang 3: Deckschichttypen für subventionierte Wege

steiler als 12 % sind, mit einem Personenwagen befahren werden, wenn die Fahrbahnoberfläche in einem guten Zustand ist. Wesentlich für die Verkehrssicherheit ist somit hauptsächlich der genügende Unterhalt und nicht die ganz oder teilweise Befestigung des Weges. Es ist somit nicht erstellt, ob und wenn ja inwieweit auf dem Weg F. _____ im Bereich der steilsten Stellen und der Kurven die teilweise Befestigung mit Fahrspuren aus bautechnischer Sicht objektiv zwingend erforderlich ist. Die Frage, in welchen Bereichen für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit zwei Fahrspuren zu belassen sind und der Belag nur im Mittelstreifen zu entfernen ist, kann gestützt auf den Fachbericht des OIK I nicht abschliessend beurteilt werden. Wie es sich damit verhält, kann jedoch aus den nachfolgenden Gründen offenbleiben. Angesichts der grossen Steigungen insbesondere in den beiden engen Kurven ist der Wunsch der Beschwerdeführer nach einem punktuellen Einbau befestigter Fahrspuren ohne weiteres nachvollziehbar. Wie das Verwaltungsgericht bestätigt hat, ist der auf den Bereich der steilsten Stellen und der Kurven beschränkte Einbau von Fahrspuren im Lichte der raumplanungsrechtlichen Vorgaben von Art. 24c RPG nicht von vornherein unzulässig, solange die Identität der Zufahrtsstrasse in ihren wesentlichen Zügen gewahrt bleibt. Der Weg F. _____ befindet sich aber nicht nur in der Landwirtschaftszone, sondern auch im kommunalen Landschaftsbildgebiet. Dabei handelt es sich um ein kommunales Schutzgebiet, in dem nur Bauvorhaben gestattet sind, die den Schutzzweck nicht beeinträchtigen (vgl. Art. 86 BauG). Gemäss Art. 35 Abs. 1 GBR¹¹ sollen die Landschaftsbildgebiete wegen ihrer besonderen Eigenart und Schönheit, ihrer exponierten Lage oder ihrem hohen Erholungswert erhalten und nicht oder nicht weiter überbaut werden. Wie das Verwaltungsgericht ausgeführt hat, verlangt die Schonung des Landschaftsbildgebiets im Rahmen der vorzunehmenden Interessenabwägung danach, dass die asphaltierten Fahrspuren zur Gewährleistung einer sicheren Zufahrt zwingend erforderlich sind. Dies bedeute insbesondere, dass keine weniger störenden Massnahmen wie beispielsweise eine Stabilisierung der Mergelschicht oder der Einbau von Rasengittersteinen ebenso zielführend seien. Das blosses Interesse an einer staubfreien Zufahrt oder an einer Minimierung des Strassenunterhalts genüge nicht.¹² Gemäss Fachbericht des OIK I könnten für die Befestigung von Fahrspuren neben Asphalt- oder Betonstreifen auch Rasengittersteine verwendet werden. Selbst wenn im Bereich der steilsten Stellen oder in den beiden engen Kurven aus bautechnischen Gründen eine teilweise Befestigung mit Fahrspuren erforderlich wäre, hätte diese somit aus Gründen des Landschaftsschutzes mit Rasengittersteinen zu erfolgen. Die nachträgliche Bewilligung für den Einbau von asphaltierten Fahrspuren in den fraglichen Bereichen kann demnach nicht erteilt werden. Weitere Beweismassnahmen, wie beispielsweise der beantragte Augenschein mit einer sachverständigen Person zwecks konkreter Festlegung, inwieweit der Asphaltbelag als Fahrspuren zu belassen sei, sind darum nicht erforderlich, da davon unter diesen Umständen kein zusätzlicher entscheiderelevanter Erkenntnisgewinn zu erwarten ist. Der entsprechende Beweis Antrag wird deshalb abgewiesen.

f) Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auch der Einbau von asphaltierten Fahrspuren im Bereich der steilsten Stellen und der Kurven nicht nachträglich bewilligt werden kann. Die von der Vorinstanz angeordnete vollständige Entfernung des vollflächig eingebauten Asphaltbelags ist deshalb zu bestätigen und es ist eine neue Frist zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands anzusetzen.

3. Kosten

¹¹ Baureglement der Stadt Thun vom 2. Juni 2002 (GBR)

¹² Vgl. VGE 2018/154 vom 18.07.2019 E. 8.2

a) Bei diesem Ausgang des Verfahrens unterliegen die Beschwerdeführer. Sie haben deshalb die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 108 Abs. 1 VRPG¹³). Diese werden bestimmt auf eine Pauschalgebühr von Fr. 2'500.00 (Art. 103 Abs. 2 VRPG i.V.m. Art. 12 Abs. 1 und Art. 19 Abs. 1 GebV¹⁴).

b) Auf Seiten der Gemeinde sind keine ersatzfähigen Parteikosten angefallen (Art. 108 Abs. 3 i.V.m. Art. 104 Abs. 1 und 4 VRPG).

III. Entscheid

1. Die Beschwerde wird abgewiesen. Der Gesamtentscheid des Bauinspektorats der Stadt Thun vom 15. September 2017 wird bestätigt.

Die Frist zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes wird neu festgesetzt auf den 31. Januar 2021.

2. Die Verfahrenskosten von Fr. 2'500.00 werden den Beschwerdeführern zur Bezahlung auferlegt. Die Beschwerdeführer haften solidarisch für den gesamten Betrag.

Eine separate Zahlungseinladung folgt, sobald dieser Entscheid in Rechtskraft erwachsen ist.

3. Es werden keine Parteikosten gesprochen.

IV. Eröffnung

- Herrn Fürsprecher E._____, eingeschrieben
- Baubewilligungsbehörde der Stadt Thun, Bauinspektorat, eingeschrieben
- Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), per Mail
- Obergeringenieurkreis I (OIK I), per Mail

Bau- und Verkehrsdirektion

Der Direktor

Christoph Neuhaus
Regierungsrat

¹³ Gesetz vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21)

¹⁴ Verordnung vom 22. Februar 1995 über die Gebühren der Kantonsverwaltung (Gebührenverordnung, GebV; BSG 154.21)

Rechtsmittelbelehrung

Dieser Entscheid kann innert 30 Tagen seit seiner Eröffnung mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Bern, Speichergasse 12, 3011 Bern, angefochten werden. Eine allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerde, die mindestens in drei Exemplaren einzureichen ist, muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln, eine Begründung sowie eine Unterschrift enthalten; der angefochtene Entscheid und andere greifbare Beweismittel sind beizulegen.